Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 223 de 2005

CENTRO DE PROPIETARIOS DE ÓMNIBUS DE TURISMO - URUGUAY (CEPROTUR)

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 10 de agosto de 2005

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Sergio Botana.

MIEMBROS: Señores Representantes Juan José Domínguez, David Doti Genta y Julio César Fernández.

DELEGADOS DE SECTOR: Señores Representantes Ana de Armas y Jaime Mario Trobo.

INVITADOS: Por CEPROTUR, señores José Alonso, Presidente; Spiros Kapatos, Secretario y doctora Ángela Delpino.

SEÑOR PRESIDENTE (Botana).- La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes tiene el gusto de recibir a la delegación de CEPROTUR, integrada por la doctora Angela Delpino y los señores José Alonso y Spiros Kapatos.

SEÑOR ALONSO.- Agradecemos enormemente que nos hayan recibido.

Nuestro Centro está integrado por quienes desarrollamos actividades que tienen que ver con el transporte turístico fuera de la línea regular, ya sea a través de cruceros o de excursiones a los distintos puntos del país. En este momento hay unas tres mil unidades brindando este tipo de servicios, entre ómnibus, microómnibus y miniómnibus o camionetas Van.

Siempre hemos bregado por la legalidad y hemos combatido el informalismo. Eso nos llevó, desde hace muchos años, a realizar gestiones ante los órganos públicos que nos regulan: el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio de Turismo.

Indudablemente, algo se ha logrado, pero queda bastante por hacer. Hay mucho informal en la calle, y cada vez es peor. Nosotros clamamos ante los organismos públicos para que juntos combatamos ese informalismo que tanto daño hace al país.

No digo esto por quedar bien con los señores Diputados sino porque es la realidad. Hay una cantidad de gente que no paga nada, y a veces es contratada por las propias instituciones del Estado.

Queremos saber si el nuevo Gobierno nos va a ayudar a combatir ese informalismo que tanto daño hace a quienes cumplimos con todo, porque ocurre que se produce una competencia desleal y no se atiende al turista en la forma en que se debe atender. Para ello es necesario estar inscripto en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y en el Ministerio de Turismo, donde se exige un aval del Banco de Seguros del Estado. De esta forma, si el turista se queja de que el servicio no fue realizado en tiempo y forma, queda amparado. En cambio, este amparo no existe cuando se trata de gente que trabaja en forma ilegal.

Todos los años tenemos que ir a un organismo llamado SUCTA S.A., donde se hace una revisión del vehículo y se nos otorga un certificado para poder circular. Es similar a lo que ocurre con los automóviles, que deben hacerse el COMPUTEST para la Intendencia Municipal de Montevideo.

Actualmente circulan una cantidad de vehículos muy vetustos, que muchas veces no tienen frenos, cargados de niños. Eso es lo que alarma. En general, tampoco tienen seguro. Hay vehículos con capacidad para cuarenta personas que transportan ochenta niños. Pensamos que un día va a ocurrir un accidente terrible.

Hemos traído un memorándum donde encontrarán el decreto del Ministerio de Turismo que nos regula, la Ley de Turismo que incluye al transporte turístico como un operador turístico más -allí marqué las partes más importantes-, y el Decreto Nº 230/97 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que regula todo el transporte ocasional que trabaja fuera de la línea regular. Esta está regulada por el Decreto Nº 228.

Voy a dar lectura a la primera hoja del documento, que resume el tema.

Dice así: "Las pequeñas y medianas empresas que integran el Centro de Propietarios de Omnibus de Turismo tienen como principal inquietud conocer cuál será la postura de este gobierno en materia de transporte turístico. Si bien se sabe de la importancia del turismo como fuente de divisas para el país, y el transporte turístico es fundamental en dicha actividad, los gobiernos precedentes nunca delinearon una política tendiente a su desarrollo. Los empresarios que apostamos desde hace largos años a este tipo de transporte queremos saber, al comenzar una nueva gestión de gobierno si en esta administración se tendrá en cuenta al transporte turístico como tal, considerando las especiales características que lo distinguen de otros tipos de transporte colectivo para con reglas claras poder delinear sus estrategias empresariales tendiendo al desarrollo de sus empresas.- Hasta la fecha, si bien existen normas que distinguen los diferentes tipos de transporte que se ofrece en el mercado, la explotación de los mismos se hace en condiciones de competencia desleal, en forma irregular, con escaso o ningún control por parte de las autoridades respecto al cumplimiento de dicha normativa. Es así que se generan condiciones desiguales entre las empresas que realizan la misma actividad porque mientras unas abonan sus cargas impositivas y previsionales, la mayoría registran evasión tributaria. Este crecimiento en la competencia desleal se registra también entre empresas que si bien están formalmente constituidas y abonan sus tributos, se encuentran habilitadas por el MTOP para realizar determinado tipo de transporte y efectúan transporte turístico sin cumplir con las obligaciones que el Ministerio de Turismo impone para realizarlo". O sea que no están inscriptos en el Ministerio de Turismo.

Continúa: "Frente a estos problemas los transportistas turísticos reunidos en CEPROTUR, que destinan su empresa y vehículos exclusivamente al transporte turístico y procuran cumplir con todas las cargas y obligaciones que el Estado impone para efectuarlo, ven mermar día a día su fuente de trabajo en manos de quienes no están habilitados para efectuarlo, ante la indiferencia de las mismas autoridades que impusieron las obligaciones y hoy sólo controla a los formales.- Por esa razón se requiere a corto plazo que se nos trasmita cuales son las reglas que regirán en adelante nuestra actividad, las actuales, en que vale todo, o si por el contrario el gobierno está dispuesto a hacer cumplir por igual a todos los que pretendan realizar transporte turístico las obligaciones dispuestas para ello.- Venimos conversando desde hace largo tiempo con las diferentes autoridades en materia de transporte y turismo y en muchos casos nos encontramos con el desconocimiento por parte de las mismas de las reglas que rigen el sector. Como ciudadanos debemos exigir de las autoridades que nos imponen a algunos el cumplimiento de las normas no solo que las conozcan sino que controlen su cumplimiento. De lo contrario se estaría fomentando la competencia desleal.- Queremos tener claramente delimitada nuestra esfera de actividad y que la misma no sea invadida por informales. Es nuestro derecho al trabajo lo que defendemos, no pedimos exoneraciones ni subvenciones sino que se nos asegure por parte de las autoridades que aquella actividad a la que apostamos en exclusividad solo la efectuarán quienes cumplan con las obligaciones que se nos imponen a nosotros. Para ello debe

perfeccionarse la normativa vigente, decreto 230/997 de fecha 9 de julio de 1997 en la órbita del MTOP y decreto 3/997 de fecha 3 de enero de 1997 en la órbita del Ministerio de Turismo".

En la segunda hoja se detallan los principales problemas que afectan al transporte turístico y un planteo de diferentes soluciones.

Los decretos mencionados -el del MTOP y el del Ministerio de Turismo- no coinciden. Hemos pedido muchas veces que se reúnan estos dos Ministerios para hacerlos coincidir y que no haya malos entendidos. Es ahí donde se aprovechan los transportes ilegales.

SEÑOR TROBO.- En primer lugar, quiero reconocer la presencia en esta Comisión del Centro de Propietarios de Omnibus de Turismo del Uruguay. Me consta que hay algunas preocupaciones en el sector que han sido planteadas a nivel de Gobierno. Me parece muy bueno que se opte por tener un contacto con esta Comisión porque nosotros estamos en la materia y nos interesa conocer para aportar todo lo que sea posible y resolver los problemas que existen.

Voy a hacer algunas preguntas que surgen de la lectura del documento que han presentado. En primer lugar, se dijo que habían solicitado algunas audiencias. Aquí hay una nota presentada a la Dirección de Transporte el 15 de abril de 2005 y otra al Ministerio de Turismo del 10 de marzo de 2005. Mi propósito es saber qué ha ocurrido respecto a esas solicitudes que oportunamente se realizaron.

En segundo término, me interesaría saber qué tipos de controles tienen las empresas que ustedes patrocinan y quién los realiza, es decir, si son organismos de carácter nacional, departamental, si hay alguna combinación de controles o de decisión de autorización para la realización de estas actividades.

En tercer lugar, quiero conocer cuál es la relación con las empresas de otras líneas de transporte. Según tengo entendido las empresas que explotan líneas no tienen autorizada la realización de otro tipo de actividades que no sean las propias de la concesión. Sin embargo, las realizan.

También tengo entendido que las empresas de línea son autorizadas a contratar equipos de transporte para suplementar la demanda agregada que pueda surgir en determinado momento por diferentes circunstancias.

En cuarto término, quisiera estimar el valor en el mercado de los tipos de unidades que tienen las empresas que patrocinan.

Por último, quisiera hacer una pregunta que surge a raíz de un comentario que hicieron y es que las empresas de transporte turístico tienen a su cargo personas que llegan al Uruguay a través de cruceros.

Tengo entendido que el movimiento de cruceros es muy importante -el año pasado se habló de sesenta o setenta cruceros- y en estas últimas horas escuché en la prensa que podrían llegar noventa cruceros en la temporada, lo que significa un aumento sustancial. Sin perjuicio de esto, hay otros temas vinculados a la llegada de estos cruceros al Puerto de Montevideo, que plantearemos en otro momento. Concretamente, me gustaría saber si esa tarea la hacen exclusivamente ustedes o la pueden realizar las compañías de línea, y si hay compañías que las están brindando sin estar autorizadas. Esta es una información importante.

SEÑORA DELPINO.- Con respecto a qué ha ocurrido con las solicitudes de entrevista efectuadas por CEPROTUR, podemos decir que la solicitud fue realizada al Ministro de Transporte y Obras Públicas y todavía no la hemos obtenido. Sí nos entrevistamos con el Director de Transporte, ingeniero Genta, a quien planteamos nuestras inquietudes, sobre todo las referidas a que se requiere distinción entre los diferentes tipos de transporte. Hay que distinguir claramente entre los que realizan transporte de línea, regular, y los que realizan transporte turístico. La normativa que hoy rige daría la posibilidad de que esto se haga y se controle, pero lo que están fallando son los controles y habilitaciones especiales innecesarias, fuera de lo que las normas establecen.

Para realizar transporte turístico se requiere no solamente estar inscripto ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sino también ante el Ministerio de Turismo, como operador turístico. Hay una serie de requisitos a cumplir: constitución de avales, garantías a los turistas, además de todas las garantías que imponen las normas con respecto al vehículo, referidas a accidentes y demás.

Las empresas habilitadas para realizar exclusivamente transporte de línea no se encuentran inscriptas ante el Ministerio de Turismo. Por tanto carecen de una cantidad de requisitos exigidos por las normas para efectuar ese tipo de transporte, más allá de que obviamente están perjudicando a aquellas empresas o al sector que se dedica exclusivamente al transporte turístico.

El transporte de línea ya tiene delimitado su mercado con reglas muy claras, porque cuando esos transportistas se presentan a una licitación para que se les adjudique una línea, ya en los pliegos correspondientes se establece cuáles son las condiciones. Ellos pueden hacer sus evaluaciones empresariales a ver si sirve o no la explotación de esa línea; ellos tienen un mercado determinado y el transporte turístico tiene otro mercado delimitado. Se trata de un mercado ocasional, no regular. Eso es lo que fundamentalmente pide CEPROTUR, y a esto lo habilitan las normas.

Por un lado, tenemos el decreto 3/997 del Ministerio de Turismo, y por otro el decreto 230/997 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que tienen diferentes exigencias y establecen que para poder hacer transporte turístico hay que cumplir con los dos. Estas normas nos permiten distinguir claramente esas dos actividades. Más allá de que aspiramos a que se legisle y que exista a corto plazo una ley del transporte, hoy contamos con esas dos herramientas jurídicas para movernos.

El artículo 5.5 del decreto 230/97 dice que las empresas que realicen servicios de turismo propiamente dicho deberán presentar anualmente ante a DNT constancia expedida por el Ministerio de Turismo donde se acredite que están habilitadas como agencias de viaje. O sea que la misma norma emanada del Ministerio de Transporte y Obras Públicas exige que para ser transporte turístico se encuentren inscriptos. Obviamente, lo que nosotros pedimos es que estas normas se cumplan para asegurar que la competencia entre los diferentes sectores sea honesta y leal.

Sabemos que el transporte de línea tiene problemas en las temporadas bajas, pero también las tiene el turístico. Prácticamente todo el invierno, salvo los quince días de julio, para el transporte turístico son épocas de baja.

Pedimos que se cumplan estas normas y que cuando las autoridades nos reciban, aunque no nos den inmediata solución, se aboquen al estudio de esta problemática y nos den respuesta acerca del cumplimiento de los controles, lo que no ocurrió en nuestra entrevista con el Director Nacional de Transporte. Nos recibió el 5 de abril, donde le planteamos todas nuestras inquietudes, pero hasta el día de hoy no hemos obtenido ninguna respuesta a estos planteamientos y solamente se trató de una exposición formal. También nos entrevistamos con el Ministro de Turismo, doctor Lescano, a quien trasmitimos nuestra inquietud de tener delimitada nuestra órbita de actividad. Del mismo modo en que se lo estamos diciendo a ustedes, le planteamos que tenemos normas que habilitan la distinción entre una actividad y otra, e impiden la invasión por parte de otros transportistas de la esfera del transporte turístico. Le manifestamos que tenemos interés en acompañar al Gobierno en la búsqueda de un transporte turístico específico, determinado, dedicado exclusivamente al turismo, pensando que -como todos sabemos- esta actividad puede implicar una importante fuente de ingreso de divisas al país. Algunos dicen que ya lo es, pero podría ser aún mayor si hubiera una política abocada a obtener un desarrollo considerable de este sector

Tal como lo dice la ley de turismo, el transporte turístico es uno de los factores que inciden como un operador importante para el desarrollo de esta actividad. Por eso, venimos a solicitar aquí, tal como lo hemos hecho en el Ministerio de Turismo y en el de Transporte y Obras Públicas, que se delimite la actividad del transportista turístico a través de reglas claras y de controles eficaces. Y sobre todo, ya que esta Administración y los legisladores recién están ingresando a la función, quisiéramos saber cuál es la postura de las autoridades frente a nuestros requerimientos.

En cuanto a los controles de nuestra actividad, obviamente los legitimados para llevarlos a cabo son el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el de Turismo. Desde hace muchos años se nos ha venido manifestando -y últimamente se nos ha vuelto a plantear- que existen dificultades con respecto a los controles, por falta de personal; somos conscientes de eso. En la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas se controla todo lo que tiene que ver específicamente con el transporte: los vehículos, los permisos, las habilitaciones que emite esa Cartera para circular. También debería controlarse lo que se establece en el artículo al que di lectura, en el sentido de que para realizar servicios turísticos, las empresas deben tener la constancia expedida por el Ministerio de Turismo: eso no se viene haciendo.

Por su parte, el Ministerio de Turismo no controla específicamente la parte vehicular, pero sí lo relativo a las condiciones de confort. Precisamente, en el Decreto Nº 3/97 se regulan las condiciones de confort de los vehículos de turismo; eso no se establece en el Decreto Nº 230/97 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Obviamente que esos requisitos están dirigidos a que el turista acceda a un vehículo en condiciones de confort mayores a las que pueda ofrecer el transporte de línea. El Ministerio de Turismo efectúa estos controles además de otros básicos y fundamentales, como que se cumpla con la constitución del aval.

Hay algo que el Ministerio de Turismo debería exigir, pero no se cumple. Las normas establecen que los vehículos de turismo deben tener en un lugar visible de la unidad una distinción con el número de registro en ese Ministerio. Desde hace varios años CEPROTUR ha pedido que se cumpla con este requisito. En anteriores Administraciones, hemos aportado al Ministerio de Turismo un modelo de logo elaborado por nuestra parte, en el que constan el nombre del Ministerio, número de registro, etcétera, para ver si ante esa iniciativa la Cartera cumplía finalmente con esta norma. No obstante, hasta ahora no hemos recibido respuesta sobre esa inquietud. Ya que todas las normas hacen esa distinción entre los vehículos que están destinados a turismo y los que no lo están, creemos que es importante que se cumpla con las exigencias planteadas. Precisamente, el artículo 6º del Decreto 3/97 es el que establece el requisito de identificación del vehículo. Y al referirse a las unidades afectadas al servicio de transporte turístico dice que se les otorgará un número de inscripción ante el Registro de Operadores Turísticos, el cual deberá figurar en un lugar visible en el exterior de la unidad registrada. Para el caso de que se sobrepase, por parte de las empresas de turismo, la capacidad de vehículos para este tipo de actividad, se establece que pueden arrendar vehículos, pero que tienen que estar debidamente registrados ante el Ministerio de Turismo.

Obviamente, dentro del ámbito departamental los controles también corresponden a la Intendencia Municipal de Montevideo. O sea que en materia de controles, tenemos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas en lo que tiene que ver específicamente con el vehículo y el transporte en sí, al Ministerio de Turismo, que establece requisitos especiales para el transporte turístico, y a la Intendencia Municipal de Montevideo dentro de su órbita de competencias.

En cuanto a la pregunta que se hizo sobre cuál era el relacionamiento con las empresas de línea, creo que ya quedó contestada, cuando dijimos que las actividades están delimitadas. Es más, en la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Decreto Nº 228 rige para el transporte regular o de línea. Reitero, pues, que normativamente existe un ámbito de actividad delimitado.

También se formuló una interrogante con relación a cuándo las empresas de línea contratan vehículos de turismo. Cuando las empresas de línea no cuentan con el número de unidades suficientes -situación que a nosotros nos extraña- contratan vehículos de turismo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ese es un tema que excede el motivo de la convocatoria; además, tiene que ver con otro ámbito de trabajo.

Quisiera que se me contestara concretamente dos interrogantes. En primer lugar, si CEPROTUR representa a las compañías de todo el país o solo de la capital. En segundo término, ¿tienen alguna denuncia para plantear en el sentido de que el Estado contrata a empresas que no cumplen con los requisitos exigidos?

SEÑOR ALONSO.- En cuanto a la primera pregunta del señor Presidente, quiero decir que representamos a transportistas de Montevideo y del interior del país.

Con respecto a la segunda pregunta, últimamente denunciamos la siguiente situación. En las elecciones municipales detectamos aquí cerca, donde antes estaba Casa Soler, que había vehículos con chapa particular haciendo traslados de funcionarios de la Junta Electoral. Esto lo denunciamos ante la Intendencia Municipal de Montevideo y ante la propia Corte Electoral, porque se contrata vehículos que no están inscritos en ningún lado para realizar traslados de pasajeros.

Entonces, uno hace la denuncia en la Intendencia; de allí lo mandan a la Corte Electoral, luego a la Junta Electoral y en definitiva queda todo en agua de borrajas y sigue igual.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Tienen algún otro caso concreto para plantear?

SEÑOR ALONSO.- Tenemos denuncias que ahora no recuerdo bien.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es de interés de la Comisión contar con denuncias concretas.

SEÑOR ALONSO.- Sí, las hemos hecho en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en la Intendencia y en varios lados.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Sabido es que este problema se arrastra desde hace mucho tiempo. El sector ha sido el lugar de refugio de los desocupados que, de pronto, con algún dinero se compraban una camioneta para transportar niños, o lo que viniera.

Yo veo que ustedes están muy empapados de la situación en Montevideo, pero en el interior la problemática es tremenda; supongo que también la conocerán. En esta Comisión se ha recibido las denuncias de empresas de ómnibus de curso regular, porque hay vehículos que las suplen. Entonces, van a buscar enfermos a las casas y cumplen con un servicio que sí es muy interesante pero que no tiene ningún respaldo; más bien están solo en la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

De manera que en este sentido vivimos una situación crítica. Inclusive, por el año 2002, el dueño de una camioneta me planteó su situación. Esta persona llevaba gente al LATU en una camioneta que no tenía ningún contrato y me vino a ver para tratar de que yo lo defendiera porque la Intendencia le había requisado su vehículo. Eso me causó un asombro total y le dije: "Vos no podés ni hablar". Todos los elementos que pueden surgir ante esta situación son tremendos. En este caso se hizo un seguimiento: ya lo habían visto una vez; luego lo vieron de nuevo y en la tercera vez se le requisó la camioneta. Y parece que tenía dos camionetas: una de él y otra de su hijo.

El tema es grave y no solo los afecta a ustedes, sino a las empresas de línea; las empresas del interior tienen enormes dificultades no solo por esto, sino por una cantidad de pasajes gratis que deben cumplir y por una severa carga impositiva.

Aquí se cumplen todas las labores que tienen que ver con el puerto -creo que es muy profesional- y tengo entendido que también se exige manejo de idiomas; sé que para los remises se exigió ese requisito, y no sé qué ocurre con las camionetas. De todas formas, me parecería muy interesante que, de no existir, se exigiera para atender correctamente al turista.

Nosotros tenemos algo que ver con el equilibrio y el intercambio entre los dos Ministerios, porque es una ventana abierta para que las posibilidades se escabullan. De todas formas, entiendo que es mucho más grosero, y quisiera saber si los visitantes pensaron alguna forma de control que esté por fuera de los controles comunes. Sabemos que los Ministerios van a decir que tienen poca gente -es algo real-, y que esto es tan grande y vulnerable que habría que pararse en las Rutas Nacionales Nos. 1 y 5 para detener a esas camionetas que vienen del interior y ver si tienen colocado el logo. Me parece muy interesante la idea del logo.

De acuerdo con la idea que uno tiene respecto a cómo ir resolviendo las cosas que pasan en nuestro país, creo que los gremios y las organizaciones de la sociedad deben tener participación en la solución de los problemas, y no quedarse solo en hablar con los Directores porque entiendo que venimos hablando desde hace años sobre estas cosas y estamos siempre en lo mismo. Entonces, ¿cuál sería la forma práctica de llevar esto adelante? ¿Un logo? ¡Bárbaro!, pero tiene que haber alguien para observarlo. No sé si tiene que ser un sistema conjunto de controles.

Es muy discutido todo lo que pasa con los transportistas profesionales de carga y es muy discutida su participación como juez y parte, pero hay que ver que se lograron algunos avances en cuanto al respeto a la profesionalidad. Sé que esta no es la mejor forma, porque hay una discusión muy grande sobre cómo se hace, y seguramente sea algo que no caiga bien, pero creo que deberían existir cosas parecidas y una búsqueda para poder controlar y sancionar severamente. Conozco algunas camionetas -no tengo toda la información porque cuando la fui a buscar, las propias autoridades se negaron a proporcionármela; esto ocurrió hace tres años- que trabajan para el Banco de Previsión Social en Paysandú. No tuve respaldo para hacerlo; además, no se

puede jugar con denuncias y después no tener un respaldo en ese sentido, por más legisladores que seamos y por más fueros que tengamos.

SEÑOR TROBO.- ¿Sigue ocurriendo?

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- No sé; si hoy ocurriera eso, para mí sería nefasto.

Entonces, ¿cómo abordamos estas cuestiones? Creo que en esto tenemos que trabajar todos: nosotros, ustedes, los Ministerios. En definitiva: ajuste entre los Ministerios, y posibilidades para que ustedes contribuyan con formas alternativas. Creo que a veces la denuncia sola no alcanza porque hay que hacer un seguimiento y hay que contar con alguna forma legal que nos respalde con esas cosas. Además, creo que es un fenómeno que se da en todo el país; yo lo vi muy relacionado con Montevideo, pero quizás sea porque nosotros estamos muy sensibles con este tema, que también se da en el interior.

Creo que las empresas que tienen seriedad en estos asuntos no solo son víctimas de estas personas, sino también de una brutal crisis que tuvimos, que determinó que en el taxi, en los remises y en todo el transporte la gente se viera asediada y desbordada por situaciones que a veces van más allá de las intenciones de buscar una mejora individual, pues estas personas salieron a comprar una camioneta, un taxi o cualquier otra cosa, pero no sabían que hay empresas y gremios que hace años están luchando y pagando los tributos que deben pagar.

SEÑOR KAPATOS.- No queremos mezclar, pero transporte y turismo están mezclados. Sé que esta es la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, pero en nuestro ámbito están muy mezclados el transporte y el turismo.

El señor Diputado Domínguez muy bien dijo, cuando habló de contribuir y tratar de solucionar, de reunirse y opinar. A partir del 1º de marzo solicitamos una reunión con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, y la reiteramos cuatro veces; estamos en agosto y todavía no obtuvimos respuesta. Al no conseguir una reunión con el señor Ministro, solicitamos una con el Director, quien tuvo la mejor buena voluntad, pero había temas que desconocía; le explicamos esos problemas y nos pidió un tiempo para empaparse al respecto y poder reunirnos otra vez. Esto pasó en abril, y estamos en agosto.

La reunión con el señor Ministro de Turismo la solicitamos el 1º de marzo, y después de reiterarla varias veces nos juntamos por mayo o junio -no recuerdo bien-; obviamente, había ciertos temas que él desconocía, pero nosotros se los explicamos. Nos pidió tiempo. Estamos en agosto.

Invertimos en esto, y para nosotros el tiempo es oro, porque hay gente que invirtió en ómnibus y tiene a los bancos detrás, apretándola; a su vez, vemos que el trabajo se está yendo por otro lado.

El señor Diputado Domínguez bien citaba los problemas que hay en nuestro país; si todos nos pusiéramos a hacer lo que debemos, no habría ninguna dificultad, pero acá hay otros que hacen cosas que no deberían hacer, y entonces se interfiere. Nuestro transporte turístico no hace línea, no tiene concesión de línea, y nuestro mercado es el turismo. A su vez, vemos que hay viajes de turismo que son realizados por empresas de línea. Durante años hemos denunciado por escrito estos casos en el Ministerio de Turismo, en la Intendencia Municipal y en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y con algunas empresas esto queda ahí, muere. Es tan largo el tema que no sé por dónde empezar.

Hoy vemos que ómnibus de línea -no quiero citar empresas- hacen viajes de escolares. Esos viajes de escolares al zoológico o a donde sea bien los pueden hacer los coches de turismo -algunos no tienen permiso internacional porque caducaron o porque son coches más viejos-, que tienen todo, pero como las empresas de línea están complicadas con los precios y con los gastos, hacen turismo. Entonces, reitero, vemos empresas de línea haciendo turismo.

El señor Diputado Trobo citó el caso de los cruceros; hay una empresa de línea que tiene un arreglo con diferentes agencias y se dedica a hacer viajes para los cruceros. Pero ¿qué es lo que ocurre? Que a veces se colma la capacidad porque llegan dos o tres cruceros y, por lo tanto, vemos que en el puerto de Montevideo

hay coches que tienen habilitación de línea regular y otros que no. Nosotros los denunciamos, pero las denuncias quedan.

Hay muchas cosas que se podrían lograr controlando, y no permitir que porque del otro lado tengan más fuerza o ejerzan más presión exista un sistema de superprotección por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para algunas líneas, porque las empresas tienen bajas, están perdiendo o no llegan con los costos. Yo no me meto con esas cosas porque tienen la parte de arriba del pasajero y la parte de abajo de carga. Entonces, ninguna empresa de línea está perdiendo, lo que pasa es que vieron una veta, y ya que al conductor se le paga mensualmente, vamos a mecharlo para hacer algún traslado. Esto son viajes que se pierden para nosotros, y no se recuperan.

Con respecto a la Intendencia, es un largo tema. Los señores Diputados saben que la matrícula fue cambiada porque antes teníamos las chapas 55 y ahora es STU. Creo que esto fue en 2001; sin embargo, aún hoy en la calle hay vehículos con chapa 55. En su momento fuimos a la Junta Departamental a hablar con Felipe Martín, Director de Transporte, y la contestación que nos dio fue que tenían que dar oxígeno a esa gente porque tenían familia. ¡Como si el resto de las personas no tuviésemos familia! El tema quedó, y actualmente las chapas 55 siguen circulando por las calles.

¿Qué significa la matrícula 55? Que son vehículos que no pertenecen al Ministerio de Transporte y Obras Públicas ni a la Intendencia Municipal de Montevideo, que no pasaron por el SUCTA, no tienen seguro, ni pasaron ningún control. Sin embargo, esas matrículas siguen circulando.

Al ver que la Intendencia no nos prestaba atención, fuimos a la Junta, y allí hablamos con un Edil, quien nos solicitó que enviáramos todas las denuncias sobre las matrículas 55; le enviamos un montón, y ahí quedó el tema. Se ve que la matrícula 55 o quienes la tienen están protegidos, o hay algo. Claro, es gente que debe dinero por concepto de patente y otras cosas. No puedo decir más porque no sé; lo único que sí sé es que estas matrículas están por la calle.

Reitero que este tema es muy largo. En cuanto a las contrataciones, como mencionaba el señor Diputado Domínguez, los diferentes Entes del Estado llaman a concurso de precios. Se presentan, por ejemplo, cuatro empresas, pero una da un precio bajo y gana. Esa empresa pone camionetas con matrícula particular, común y corriente. Nosotros hemos denunciado ante la Junta Electoral que todas las empresas que se presentaron con matrículas STU registradas en el Ministerio de Turismo no prosperaron. Prosperó una empresa que simplemente se presentó. Lo denunciamos ante la Intendencia y se nos contestó que el tema se archivó.

Es muy duro cuando denunciamos cosas cuarenta veces y no obtenemos respuesta; entonces, nos vemos obligados a molestarlos. Hemos pedido audiencia para tratar de contribuir a solucionar este problema, que lo tienen todos los transportistas. Por ejemplo, en el aeropuerto hay camionetas trabajando con chapa particular. Ocurre que el transportista compró una camioneta nueva y como la Intendencia no da más matrículas STU para camionetas, pasan la matrícula al nuevo vehículo, y el viejo está haciendo igual el trabajo. No hay control, a pesar de que lo denunciamos.

Antes, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas hacía controles en la ruta, pero nos enteramos de que los suspendieron por razones de costo. Nuestro Centro les había ofrecido proporcionar un auto un día a la semana para llevar un inspector del Ministerio de Turismo y otro del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y salir a la ruta, pero no aceptaron.

Con respecto a los logos del Ministerio de Turismo, una gran cantidad de transportistas los hicieron por su cuenta y los pegaron en el vehículo, ya que el Ministerio no los ha proporcionado.

También hay otro problema, que es el futuro, es decir, qué está pasando con el país, no hay dinero, la gente está desempleada, etcétera.

SEÑOR PRESIDENTE.- Le pido que se remita a la denuncia concreta.

SEÑOR KAPATOS.- Sí, señor Presidente. Digo esto porque hoy las empresas de línea están vendiendo los coches que caducaron, que ya tienen siete millones de kilómetros encima, y los compran los transportistas turísticos. Ese ómnibus se está volcando a la plaza turística, y como los coches no están

pagados, no se hacen títulos, ni ninguna documentación, y, por lo tanto, no se pagan tributos, ni IVA. Continúan a nombre de las empresas de línea. Lo que ocurre es que la plaza de transporte se está volviendo cada vez más vieja, porque nadie importa un vehículo nuevo cuando tiene uno zaparrastroso pero que anda, a un precio muy módico. Las empresas de línea se quejan de que algunas de las empresas de turismo les sacan el trabajo. Hay que pensar que en el futuro se va a llenar tanto la plaza de ómnibus viejos, que esa gente va a querer trabajar y un día se pondrán a hacer línea. Entonces, ahí vamos a chocar cada vez más con este problema.

SEÑORA DELPINO.- Quisiera destacar lo que pedimos como solución. Creo que el señor Diputado pidió que planteáramos algunas ideas al respecto.

Es muy importante que no se otorgue una doble habilitación a los vehículos, porque, de esa manera, cada uno va a hacer aquello para lo cual pensó destinar su vehículo originalmente. La doble habilitación permite hacer turismo a los vehículos que hacen líneas regulares. La situación es la siguiente. Hay un estudio efectuado por los organismos que establecen las normas para las licitaciones, que determina la cantidad de vehículos que se precisa para una determinada línea. Entonces, cabe preguntarse por qué ese vehículo, que cumple un servicio público, se puede distraer para turismo.

SEÑOR DOTI GENTA.- ¿Quién da la doble habilitación?

SEÑORA DELPINO.- Durante mucho tiempo hicimos ese planteo ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y el entonces Director General de Transporte por Carretera, el ingeniero Garagorry, nos respondía que no se estaba otorgando doble habilitación, pero nosotros pudimos saber que no era así. Insistimos en que no se puede otorgar doble habilitación a los vehículos, para efectuar otro servicio.

SEÑOR DOTI GENTA.- ¿Hay algún decreto que avale la doble habilitación?

SEÑORA DELPINO.- No, pero al no estar prohibido, está admitido.

SEÑOR DOTI GENTA.- No me queda claro el tema de la doble habilitación. ¿Existe un decreto que permite lo que usted está explicando?

SEÑORA DELPINO.- Nosotros siempre hacemos las denuncias cuando tenemos constancia de que se infringen las reglamentaciones. En este caso, según se nos manifestó por parte del ingeniero Garagorry, no hay ninguna norma que prohíba otorgar la doble habilitación. Sin embargo, podemos deducir que si para la explotación de una línea se necesitan cuatro vehículos, -no dos, ni tres- al otorgar doble habilitación a uno de estos, podría resentirse la explotación del servicio y el usuario se vería perjudicado. Entonces, insistimos en que se otorgue habilitación para realizar servicios regulares de línea o turísticos, lo que delimitaría el ámbito de actividad y no nos estaríamos chocando entre nosotros. Además, están los informales que invaden una y otra órbita de actividad.

Continuando con lo solicitado por el señor Diputado Domínguez, él citó lo establecido en el año 2001 para control de transporte de carga. No estaríamos en desacuerdo con la implementación de un órgano de control de transporte de pasajeros, pero nos gustaría que quienes lo integraran fueran exclusivamente transportistas turísticos. Personalmente, entiendo inadecuado que se cree un órgano de control de transporte regular o de línea, porque hay controles específicos, pero si se piensa crearlo que lo integre alguien que realiza esa actividad. Hubo proyectos de mezclar ambas actividades, pero para representar al transporte turístico debe designarse a personas que conozcan la normativa que afecta al turismo y al transporte.

Por otra parte, insistimos en que se exija el logo en el exterior del vehículo, porque es un control visible para cualquier inspector, con el número de inscripción ante el Ministerio.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Este tema se ha profundizado en el interior dado el crecimiento de transportes escolares que hacen transporte turístico, así como también las líneas regulares o departamentales. Seguramente, esto ocurre en todo el país. Ayer hice un planteamiento en la media

hora previa de situaciones que se dan con el transporte de escolares, conflictos que llevan a que los niños no puedan recibir educación.

Sin duda, debe buscarse algún camino de solución. Entiendo que, conforme pase el tiempo, esto será más difícil de resolver. De hecho, la necesidad de buscar fuentes de trabajo hace que la persona desocupada que tiene un vehículo trate de subsistir de esa manera, creando un conflicto en un sector con normas establecidas que no se cumplen.

Por lo tanto, sería importante que la Comisión con los otros organismos del Estado implicados en el tema, procuren que esta situación no siga extendiéndose. En definitiva, pierden tanto las empresas de turismo como las de línea regular, y el crecimiento de esta irregularidad en el interior se va a seguir extendiendo.

SEÑORA DE ARMAS.- Conocemos bastante el tema porque en los últimos años, en Canelones, la irregularidad ha sido tremenda. Cuando estábamos en la Junta Departamental recibimos denuncias de ambos lados, tanto de las empresas de línea regular como de ustedes, porque las competencias se invaden permanentemente. La pregunta concreta es si cobran una tarifa establecida y si eso se respeta. También se da un abuso tremendo por parte de algunas empresas y eso fomenta la informalidad. Si alguien busca una empresa de turismo legal, y esta cobra una tarifa exorbitante, la persona terminará contratando una empresa ilegal.

También es real que la sociedad es cambiante -con esto no descubro nada nuevo- y en los últimos años ha aparecido un mercado que antes no existía. Hoy hay quienes consumen el producto que venden los informales, porque muchas veces los servicios no son cumplidos por las empresas de turismo ni por las líneas regulares.

Otro hecho que me preocupa como madre es que los viernes y los sábados por la noche hay mucha gente que transporta a adolescentes a los centros bailables, sin ofrecer ninguna seguridad para quienes dejamos salir a nuestros hijos del hogar. Como no son empresas formales, seguramente no tienen seguros, ni sus choferes están habilitados para hacerse cargo de los menores. Esto lo denuncio porque pasa en la localidad donde vivo, pero tengo conocimiento de que ocurre a lo largo y ancho de todo el país. También se transportan las cuadrillas de trabajo, mayormente a través de particulares que no pertenecen a ningún sector, ni al que ustedes representan, ni al de la línea.

Esto es muy difícil de resolver, a pesar de que se trabaja en el tema. Fui Edila durante diez años y me consta la preocupación de Ediles de todos los partidos. En ese sentido, agradezco todos los aportes que puedan hacer, tanto nuestros invitados como las empresas de línea.

SEÑORA DELPINO.- Nuestros servicios no están tarifados como los públicos. Todavía no hemos podido trabajar sobre el tema, pero sería interesante que existieran tarifas de referencia como las que tiene el transporte de carga a través de paramétricas en las que colabore el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Nuestro Centro trata de ofrecer precios adecuados, pero es obvio que no pueden ser obligatorios desde el momento en que no son servicios públicos.

Con respecto a los traslados de jóvenes a centros nocturnos, etcétera, por parte de empresas no formalizadas, existen normas que habilitan al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y al Ministerio de Turismo a controlar esta situación. Si se controla a quienes no tienen la habilitación para brindar servicios, se impide a los informales realizar ese tipo de traslados. Todo pasa por los controles, que es lo que está fallando y se podrían realizar si existiera el personal y los recursos necesarios.

SEÑOR TROBO.- Pido disculpas porque, por compromisos asumidos anteriormente, deberé retirarme en unos minutos.

Quiero expresar que me ha parecido muy importante la exposición del Centro que nos visita. Vamos a proponer a la Comisión que se realicen algunas consultas al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y al Ministerio de Turismo en relación a las acciones tomadas a partir de los documentos que ustedes presentan, que a nuestro juicio podrían haber provocado algún tipo de reacción dentro de la Administración. Puede ser muy entendible la situación económica de familias o personas que tienen que recurrir a estas actividades

alternativas, pero para nada se justifica el hecho de que compitan deslealmente, sin cubrir las responsabilidades tributarias, fiscales y de control que tienen quienes con esfuerzo arriesgan su patrimonio para competir en un mercado, que será beneficioso o no para su negocio, pero que exige ciertas condiciones.

Se han hecho esfuerzos en el pasado en materia de transporte, pero es necesario hacer cumplir las normas. De lo contrario, habrá absoluta libertad para hacer lo que sea y nadie estará obligado a cumplir nada. Tal vez, de ese modo se pueda competir en igualdad de condiciones. De todas maneras, todavía no están dadas las cosas para que, cumpliendo con las normas, se compita en igualdad de condiciones.

Entendemos que los reclamos son razonables. Seguramente habrá una confrontación de intereses entre quienes brindan los diferentes tipos de transporte, pero la Administración tendrá que establecer dónde está el límite. En ese sentido, esta Comisión debe proveer todos los ámbitos necesarios para que ello sea posible. No hay duda de lo justo del reclamo en cuanto a la legalidad y al respeto de la normativa jurídica vigente, siempre y cuando se cumplan las normas de explotación establecidas para la actividad. Es un reclamo inobjetable y no podemos tener dudas en defenderlo.

Agradecemos a nuestros visitantes y nos mantendremos en contacto.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- La actualización de estos temas ha sido muy importante. Me llama la atención que se hayan agravado durante este Gobierno. Esto me preocupa mucho porque se arrastra desde hace tiempo y me da la sensación de que estamos ante una situación en la que unos hacen como que no saben y otros hacen como que no atienden.

Esta va a ser una de las materias de las que me ocuparé en lo personal. Entiendo que, más allá de las formalidades, debemos involucrarnos totalmente en esto. Tenemos un nuevo Director de Tránsito en Montevideo, el señor De Toro, a quien conozco personalmente, y procuraré que asuma las responsabilidades del cargo para el que fue designado.

Si hubiéramos conocido de antemano la temática de esta reunión podríamos haber invitado al señor Genta para que conociera estos planteamientos, como lo hizo con los transportistas carreteros de carga.

Por último, me parece que es de vital importancia mantener una conversación con el señor Ministro y que no pase mucho tiempo antes de que tengamos otra entrevista con ustedes. Hay que ir al fondo de esta cuestión, que no se puede resolver rápidamente porque es casi endémica, pero esta endemia tendrá que disiparse para que las cosas empiecen a cambiar. Como dijo el señor Secretario, si todos hicieran lo que tienen que hacer en los ámbitos que corresponde todo sería muy sencillo, pero ocurre que los terrenos se transgreden permanentemente.

SEÑOR TROBO.- Como dice el dicho: "Cada lechón en su teta es el modo de mamar".

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Quiero resumir un poco porque de tanto hablar, a veces no vamos a lo concreto. No venimos a atacar a la línea regular ni a ningún tipo de transportista. Venimos a defender nuestra posición. El señor Diputado Trobo tiene razón con el dicho. Si las autoridades competentes del Ministerio de Turismo y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas definen claramente qué debe hacer cada uno, estos problemas se pueden solucionar. La línea regular tiene razón cuando se queja de que hay camionetas que le están quitando pasajeros, y eso lo hemos denunciado nosotros mismos. Puedo asegurar que hemos denunciado a colegas nuestros cuando la línea regular tenía toda la razón del mundo. En otros casos, la razón la tenemos nosotros. Hay empresas de línea regular como COT o Buquebús, y grandes empresas como Turil que tienen su aval del Ministerio de Turismo; y lo pagan. COT es la empresa turística más antigua del país.

Lo que nos parece mal es que teniendo una determinada cantidad de unidades de turismo, mande las de línea regular a hacer turismo; que mande las de turismo y que abandone la línea regular para hacer turismo y que después contrate transportistas de turismo para cubrir la línea regular. En este memorándum está todo lo que nosotros pedimos, inclusive los decretos.

Se han hecho una cantidad de gestiones y no vamos a decir que todo es un desastre. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha intentado hacer cosas y las ha hecho. Yo creo que todo el mundo está desbordado: el país está en una crisis tan grande, de la que todavía no ha podido salir, y es imposible controlar todo, pero si no metemos manos a la obra, si no agarramos el toro por los cuernos, esto va a seguir y cada vez va a ser peor.

Además, siempre hubo ilegales, pero lo que tenemos que hacer es que sean cada vez menos. Siempre existió el contrabando y la ilegalidad, pero tenemos que tratar de que cada día sean menos, que el transporte turístico haga su turismo, que el escolar haga el transporte escolar, que el taxi haga lo suyo y que la línea haga lo que le corresponde. En eso vemos que se está fallando. Todo el mundo invade terrenos de otros, lo que está mal.

SEÑOR PRESIDENTE.- Voy a pedir que nos remitamos a las denuncias concretas, porque de lo contrario es muy difícil para el trabajo de la Comisión proceder de acuerdo a lo que se denuncia. La Comisión difícilmente pueda proceder en la medida en que no se precisen exactamente esas denuncias.

SEÑOR ALONSO.- Claro, yo estoy diciendo lo que está pasando con el transporte en general. Estamos enterados también de lo que sucede en el interior. Hay departamentos del Uruguay en los que no existe la matrícula turística, como por ejemplo San José. O sea que el turismo lo hace el que quiera. Yo creo que el país tiene que mirar el bosque y no el árbol. La actividad turística es una vía de desarrollo importantísima para la economía del país.

SEÑOR PRESIDENTE.- Le reitero la solicitud de que se ajuste al tema.

SEÑOR DOTI GENTA.- Agradezco la presencia de la gremial.

Me quedó muy claro que este problema no arrancó el 1º de marzo. Además, ustedes han expresado muy bien que este tema lo han planteado ante anteriores autoridades, y evidentemente no han tenido eco. Por supuesto, al haber cambiado las autoridades lo primero que hacen es venir a hablar con las autoridades actuales, para ver si puede haber solución a su problemática.

Esta Comisión -somos Diputados y estamos para legislar- recibe las inquietudes y las traslada, en este caso a los Ministerios de Turismo y de Transporte y Obras Públicas. Vamos a hacer los esfuerzos, a partir de todas sus iniciativas y denuncias, para ver qué se puede lograr.

Queda claro, como en el caso de otras gremiales que hemos recibido, que el tema del informalismo está creciendo en los últimos años, y no desde el 1º de marzo. Este problema afecta no solo a esta actividad sino al transporte en general, a la industria y al comercio. Lo que hay que hacer es buscar soluciones.

Agradezco nuevamente a la gremial de transporte de turismo y recibimos con beneplácito sus sugerencias, preocupaciones, que por suerte no son preocupaciones a partir del 1º de marzo sino que se han plantado en las otras Administraciones, que no han dado respuesta. Esperemos que en esta nueva Administración, en la que nosotros seamos el nexo, las soluciones puedan venir.

SEÑOR KAPATOS.- Cuando hice referencia al 1º de marzo, no quise decir que todos los problemas empezaron en esa fecha. Lo que sucede es que al surgir un nuevo Gobierno decidimos hablar con las nuevas autoridades. Ahí empezó el tema del 1º de marzo y no que los problemas empezaron allí.

Nosotros venimos con este tema desde 1992, 1993, 1994, pero hubo choques de intereses. El tema empezó con dos centímetros y terminó con cuatro metros.

Quiero pedir disculpas porque nosotros somos transportistas y a veces no somos lo suficientemente explícitos para demostrar una idea. Digo esto porque el señor Presidente decía algunas veces que estábamos fuera de tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo pedí que nos ajustáramos al tema, pero no porque no sea un placer escuchar los planteos. Es un verdadero placer, pero ajustándonos exactamente a lo que queremos denunciar podremos obtener resultados.

SEÑOR KAPATOS.- Nuestro transporte está muy unido al turismo y muchas veces cuando hablamos de nuestros problemas también son problemas de turismo. A veces no tenemos cómo decirles a ustedes: "Bueno, aquí se terminó un tema y empieza el otro y se terminó el otro y empieza este".

Una de las cosas que pedimos a los Ministerios -capaz que estoy fuera de tema- es que se reúnan con la gremial de transporte turístico para hablar sobre los problemas que tenemos y de cómo se pueden subsanar. También sería bueno incluir a la agremiación de los coches de línea, pero nunca podemos lograr que esa reunión con los Ministerios de Turismo y de Transporte y Obras Públicas se concrete.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a trabajar juntos en el cumplimiento de los controles actuales y en el diseño de algún sistema de control automático, que son los que tienen más éxito, porque contraponen algún tipo de intereses. En el país, los controles por inspección tienen escasísimo resultado, salvo los controles técnicos vehiculares que esos vienen teniendo éxito en el área de transporte de carga.

SEÑOR TROBO.- Quiero hacer una sugerencia. Para nosotros sería muy importante que nos presentaran un breve trabajo, expresado en una página, con los títulos que entiendan que no están regulados en la materia y deben regularse, con los títulos de aquellos temas que están regulados pero no se controlan y con los títulos de aquellos temas que podrían estar sujetos a la autorregulación. Cuando digo autorregulación me refiero al respeto por parte de las distintas gremiales de actividades de los campos de acción de cada una. La autorregulación es un mecanismo muy importante para resolver muchos de los problemas que existen en un sector de la economía. El Estado puede hacer cosas pero a veces los privados pueden respetar ciertas condiciones dentro de las relaciones.

Obviamente, nos importa mucho el texto que han presentado ante los Ministerios, pero tener ese trabajo resumido en tres o cuatro puntos, sería muy importante y nos serviría de mucho.

SEÑOR KAPATOS.- Los controles en ruta sirven.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Diputado Trobo solicita que lo hagan por escrito.

SEÑOR KAPATOS.- Perfecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos vuestra presencia.

(Se retira de Sala la delegación del Centro de Propietarios de Ómnibus de Turismo-Uruguay, CEPROTUR)

SEÑOR TROBO.- Sugiero enviar una nota a los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Turismo solicitando alguna información con relación a las notas presentadas oportunamente al Director de Transporte y al Ministro de Turismo, y si han tomado alguna acción en materia de controles, aplicación de normas o coordinación con otros organismos.

La nota solicitaría la siguiente información: "1)Qué respuesta se ha dado a los contenidos de la nota de fecha 15/4/2005 presentada al ingeniero Pablo Genta, Director Nacional de Transporte.- 2) Si el MTOP ha tomado resoluciones o impartido órdenes a sus dependencias para garantizar el ejercicio adecuado del alcance de las autorizaciones de que son objeto los distintos operadores. A saber, empresas que explotan autorizaciones de líneas regulares, empresas que explotan autorizaciones para el transporte turístico.- 3) Si el MTOP concede autorización para realizar tareas de transporte regular, y a su vez al mismo equipo para realizar tareas de transporte de turismo".

Y en la otra nota al Ministerio de Turismo, en vez de referirnos a la fecha del 15 de abril, hacerlo a la nota de enviada el 10 de marzo de 2005, presentada al Ministro de Turismo, sin el segundo o tercer ítem.

SEÑOR PRESIDENTE.- Comparto el interés de enviar las notas, pero me gustaría leer el texto de lo solicitado. ¿Podríamos votarlo en la siguiente sesión?

SEÑOR TROBO.- Sí, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estaríamos respaldando la solicitud, así como deberíamos hacerlo con todas, pero me gustaría que tuviera algún tipo de concreción porque tengo el temor de darle respaldo a un planteo demasiado diversificado.

Dejamos este punto para tratar como primer punto del orden del día de la siguiente sesión.

Se levanta la reunión.